

Volkswagen Passat 2.0 TDI Variant

Duotest

Ford



Titanen duel

Leasend Nederland heeft er een serieus alternatief bij: de nieuwe Ford Mondeo opent de aanval op marktleider Passat, en daarbij wordt grof geschut ingezet. Kan de Volkswagen Passat de ambitieuze jongeling van zich afhouden?

Tekst **Albert-Jan Cornelissen** Beeld **Ford/Volkswagen**

Mondeo 2.0 TDCi Wagon



Dank aan Auto Flevo Harderwijk

Het is de benchmark in zijn klasse: de Passat steekt qua verkopen met kop en schouders boven de rest uit. Blijkbaar is zijn mix van een representatief uiterlijk en de merknaam Volkswagen voor veel mensen aantrekkelijk. De Toyota Avensis en Peugeot 407 volgen op afstand in de verkoopljsten, de rest van het segment speelt nauwelijks nog een serieuze rol. Maar dat gaat de komende tijd veranderen. De Renault Laguna, Mazda 6, Opel Vectra en Citroën C5 staan allemaal op het punt vervangen te worden door een nieuw model. Er is echter nu al een auto die zijn pijlen richt op de Passat: de nieuwe Ford Mondeo. En het moet gezegd, hij ziet er beter uit dan ooit tevoren. Het is echt een koppendraaier, wat van de inmiddels veelvuldig rondrijdende VW niet meer gezegd kan worden. Hoewel de Passat Variant beslist een elegante, zelfs wat deftige verschijning is, overtroeft de Mondeo Wagon hem op dit vlak. Het is werkelijk een plaatje, hoewel we de overdaad aan chroom in de neus wat teveel van het goede vinden.

Gul

Ook binnenin zijn de Ford-designers iets doorgeslagen. Het modern ogende, ruim opgezette dashboard is getooid met

teveel zilvergrijs plastic en met name op het stuur glimt het veel te sterk, wat een goedkope indruk geeft. Voor de rest is het dashboard echter keurig afgewerkt, met kwalitatief uitstekende materialen. De ergonomie is goed voor elkaar, wel is het jammer dat het ventilatierooster op het dashboard irritant in het dashboard spiegelt. Ook is het instrumentarium matig afleesbaar. Voor de rest echter niets dan lof over het Ford-interieur. Hoewel de Passat alles behalve een krappe auto is, weet de Mondeo hem op dat vlak nog eens te overtreffen. Zowel qua interieurbreedte als been- en hoofdruimte is de Ford ongekend gul. Geen wonder, want hij heeft in Wagon-uitvoering een lengte van 4,83 meter en een grote wielbasis, die zelfs even lang is als bij een Mercedes E-klasse. Vandaar dat er op de achterbank een zee van ruimte is, er is zelfs meer plek dan destijds in de grote Scorpio. Ook voorin heb je op de brede stoelen weinig reden tot klagen. Hooguit hadden ze voor lange bestuurders iets lager instelbaar mogen zijn, nu zit je nog wel eens tegen de bovenste voorruitstijl aan te kijken. De kofferbak is met een inhoud van 554 liter eveneens ruimbemeten, al biedt de VW met 603 liter nog meer bagageruimte. En hij mag dan iets minder interieurruimte hebben dan de Mondeo, ook in de Passat is er weinig reden tot klagen. Zowel voor- als achterin is er meer dan voldoende ruimte. Wel hebben de stoelen in de door ons geteste Highline een nogal uitgesproken kuipvorm.

Rijker gevoel

Zodra je instapt, geeft de Volkswagen nog net even een wat rijker gevoel dan de Mondeo. Het dashboard oogt voornamelijk en doet hoogwaardig aan. Maar helaas blijkt dat deels schone schijn. De middenconsole en de armsteunen in de deuren blijken gemaakt van hard plastic en de naden zijn niet overal gelijk. Wat we nog veel bezwaarlijker vinden is dat er in onze testauto met 14.000 km op de klok talloze rammeltjes in de deurpanelen, het dashboard en de bagageruimte zitten. Dat draagt niet bij aan een degelijke indruk. Ook de Ford laat het op detail bij een nadere beschouwing echter liggen. Hier zijn het de naden van de carrosseriepanelen die soms wat scheef lopen. En dat je de motorkap moet openzetten door middel van een stang (Volkswagen gebruikt daarvoor gasveren zoals het hoort) is ronduit verbazingwekkend voor een dergelijk nieuw model in deze klasse.

Feest

Qua rijden deelt de Mondeo echter een klap uit richting Wolfsburg. Begrijp ons niet verkeerd, de Passat is een plezierig rij- →



De Passat heeft een chic ogend instrumentarium, met diepliggende klokken.



Beide auto's zijn fraaie verschijningen, maar de nieuwe Mondeo trekt meer de aandacht.



Vertrouwd: zoals gebruikelijk bij VW heeft de Passat een overzichtelijk dashboard. Het ziet er deftig uit, maar de afwerking valt op detail wat tegen.

	Ford Mondeo 2.0 TDCi Wagon	Volkswagen Passat 2.0 TDI Variant
Cilinderinhoud	1.997 cc	1.968 cc
Max. vermogen	103 kW / 140 pk bij 4.000 t.p.m.	103 kW / 140 pk t.p.m. bij 4.000
Max. koppel	340 Nm bij 1.750 - 2.240 t.p.m.	320 Nm bij 1.800 t.p.m.
Transmissie	handgeschakelde zesbak	handgeschakelde zesbak
Topsnelheid*	205 km/h	206 km/h
Gecomb. verbruik l/100 km	5,9 (1 op 16,9)	5,9 (1 op 16,9)
L x b x h	4,83 x 1,89 x 1,51 m	4,77 x 1,82 x 1,52 m
Inhoud bagageruimte	554 liter	603 liter
Tankinhoud in liter	70	70
Rij klaar gewicht	1.476 kg	1.485 kg
Prijs standaarduitvoering	€ 34.425	€ 37.290

Plus

- ✓ Subliem onderstel
- ✓ Sterk, beschaafde dieselmotor
- ✓ Ruim interieur
- ✓ Imago
- ✓ Bijzonder ruim interieur
- ✓ Komt chique over

Min

- ✗ Ventilatieooster spiegelt in voorruit
- ✗ Geen noodprocedure startstelsysteem
- ✗ Glimmende strips interieur
- ✗ Verhoudingsgewijs lawaaiige motor
- ✗ Roetfilter niet standaard
- ✗ Duur, karige uitrusting interieur



Het interieur van de Mondeo oogt strak en modern, maar de styling is op het randje: het glimt je allemaal net iets te sterk tegemoet. Maar goed afgewerkt is het wel.



De Passat Variant heeft een enorme kofferbak met 603 liter inhoud. Optioneel zijn er verschuifbare tussenschotten leverbaar om je bagage te ordenen.



De Mondeo Wagon ziet er zeker schuin van achteren goed uit. En de styling ging niet ten koste van de functionaliteit: de kofferbak meet 554 liter.



Handig: het toetsenbord van de telefoon klapt pas uit de middenconsole als je hem nodig hebt.



De Mondeo heeft een vulopening zonder schroefdop: de vulopening herkent het vulpistool en opent dan. Zo kun je niet de verkeerde brandstof tanken.

dende auto. De vering werkt weggellende keurig weg, het sturen gaat direct en het weggedrag is veilig en voorspelbaar. Maar de Mondeo weet hem op alle fronten te overtroeven. Zijn besturing biedt veel meer gevoel, en bochten lijkt hij een feest te vinden. Je hebt nimmer het gevoel met een dergelijke grote en zware auto op pad te zijn, het lijkt eerder een auto van Golf-formaat. Die rijdynamiek wordt niet bekocht met een knetterharde vering, op dat vlak is hij zelfs nog een tandje comfortabeler dan de Passat. Wat ook weer mede een gevolg van de lange wielbasis zal zijn.

Rumoerig

Schakelen gaat bij beide auto's gemakkelijk en direct. Wat de motoren betreft is er echter wel verschil te melden. De tweeliter VW-dieselmotor is voorzien van pompverstuiver-inspuiting waardoor hij nogal rumoerig overkomt. Bovendien komen de 140 pk's er soms nogal abrupt in. Onder de 2.000 toeren gebeurt er niets, daarboven krijg je opeens een ferme duw in de rug. Het geeft wel een gevoel van kracht, de Passat is trouwens ook allesbehalve langzaam. De Mondeo verdeelt zijn krachten gelijkmatiger. Al onder de 1.500 tpm brengt de motor de gang er lekker in en vervolgens wordt dat mooi uitgebouwd. Bovendien is de Ford stiller, de motorloop beschaafder en heeft hij standaard een roetfilter aan boord, waarvoor bij VW 250 euro op tafel moet komen. Beetje kruideniersmentaliteit van de Duitsers, zo'n filter hoort tegenwoordig gewoon standaard te wezen.

Als we de basisversies Mondeo Trend en Passat Trendline tegenover elkaar zetten, blijkt dat de VW 2.865 euro duurder is. Daarvoor krijg je echter niet meer uitrusting, integendeel zelfs. In tegenstelling tot de Passat heeft de Ford standaard een volautomatische airco die links en rechts gescheiden instelbaar is en dat geldt ook voor zaken als mistlampen, elektrische ramen achter en een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel. Ook wat veiligheid betreft, scoort de Mondeo meer punten: een knie-airbag is standaard.

Nieuwer is niet altijd beter

We juichen technische innovatie toe, maar in het geval van de steeds meer opduikende 'keyless go'-systemen vragen we ons af of dit nu werkelijk een vooruitgang is. Zolang alles werkt is het geen probleem - al kun je je afvragen hoeveel nut het heeft - maar zodra er zoals in het geval van onze test-Mondeo een storing in het systeem zit, heb je een probleem. 'Onze' Mondeo moest twee keer gereset worden, waarna hij weer probleemloos startte. Knap vervelend bij een twee weken oude auto van 40 mille. Uiteraard was dit exemplarisch en dat rekenen we de Ford dan ook niet aan, maar waar we zo wel tegenaan liepen is het feit dat je niet meer van zijn plek komt op het moment dat zo'n automatische transponder het begeeft. Er zit weliswaar een nood sleutel in om de deuren te ontgrendelen, maar er is geen mogelijkheid om handmatig te starten. De sleutel werd simpelweg niet herkend. ←



Conclusie Duotest

De Passat is nog altijd een dijk van een auto, maar Ford presteert het om hem met de nieuwe Mondeo op talloze punten nog eens te overtreffen. Hij is nóg ruimer, en hij rijdt nóg lekkerder. De genadeklap deelt hij uit met zijn motor: tegenover de inmiddels gedateerde tweeliter TDI zet Ford een beschaafde, bijzonder stille motor met prettige eigenschappen. Het is allesbehalve afzien met een Passat, maar de Mondeo is de betere auto. En nog voordeliger ook.

